



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Tempo, tempo, raus, raus!

przez Zbigniew Kluczkowski | 4 lipca, 2026

0 komentarzy

Armia III Rzeszy w połowie lat 30-tych była dobrze wyposażona. Adolf Hitler myśląc o podboju Europy a nieco później całego świata wyposażył ją we wszelkie możliwe środki transportu. Większość z nich stanowiły transportery opancerzone i czołgi. Jako pojazdy dostawcze używano ciężarówek. Jednak nawet bogata armia III Rzeszy nie miała czegoś, co wypełniłoby lukę pomiędzy motocyklami z koszem a lekkimi ciężarówkami. Prace nad lekkim pojazdem taktycznym zaczęto już w I połowie lat 30 – tych.

Prototyp przedstawił nawet Mercedes. Ten jednak był zbyt skomplikowany. Konstrukcja napędu 4×4 była dość zawiła i opierała się na niezależnie napędzanych, 4 skrzętnych kołach. Mniej odważny projekt przedstawiła firma Vidal&Sons. Nie był on wcale konstrukcją zwyczajną, gdyż napęd 4×4 pochodził od dwóch silników, z których każdy napędzał jedną oś. Tempo G1200 (liczba oznaczała pojemność jednego silnika) miało być w zasadzie konstrukcją złożoną z dwóch konwencjonalnych samochodów.

G1200 było rozwinięciem przedstawionego w 1935 roku modelu T1200, którego napęd nie był jeszcze dopracowany. Nowy model pojawił się już rok później jako odpowiedź na próby armii USA, która w tym samym okresie rozpisła konkurs na dostarczenie bardzo lekkiego, uniwersalnego pojazdu (znanego jako ... Jeep). G1200 swoim wyglądem przypominał wczesne prototypy Volkswagena, choć był od niego znacznie brzydszy. Miał jednak to, czego Volkswagen Typ 1 nigdy nie posiadał – pomysłowego napędu na wszystkie koła.

Tempo 1200



Źródła: armyvehicles

Do napędu Tempo zastosowano dwa silniki o łącznej pojemności 1200 cm³ i mocy po 19 KM każdy. Zdublowane były również wszystkie elementy układu jezdnego – oczywiście bez kierownicy. Choć sumaryczna moc silników wydaje się znikoma, małe Tempo dzielnie pokonywało przeszkody. Dzięki lekkiej konstrukcji nie bało się terenów piaszczystych a wysoki prześwit umożliwiał brodzenie. Nie należało jednak wjeżdżać w przeszkody wodne z impetem, gdyż nadwozie było otwarte, dachem była rozwijana połać brezentu.

Czytaj: [Drużyna V](#)

Wśród najważniejszych danych technicznych należało wymienić: prędkość maksymalną – zaledwie 70 km/h, głębokość brodzenia – 60 cm oraz zasięg około 500 km na dwóch zbiornikach paliwa o łącznej pojemności 59 litrów. Tempo poruszało się na 17 – calowych kołach a napęd na nie z silników przenosiła 4 – biegowa ręczna przekładnia. Standardowa, 4 – miejscowa odmiana Tempo miała dokładnie 4 m długości, 1,6 m szerokości i 1,5 m wysokości (mierzonej do krawędzi przedniej szyby). Na potrzeby szwedzkiej armii produkowano również przedłużoną, 6 – miejscową wersję.

Gdy zaczęła się wojna Tempo było używane jako „lekki pojazd taktyczny”. Na polu walki służył kurierom, przewoził czterech uzbrojonych żołnierzy lub amunicję. Choć trudno odmówić mu dzielności, w porównaniu do Jeepa był po prostu za słaby a jego skomplikowana konstrukcja nie pozwalała na szybkie naprawy. Jeep w tej kwestii był lepiej przemyślaną konstrukcją. I to właśnie konstrukcja amerykańska przyczyniła się do wygrania wojny.

Wersja E1200 Limousine



Źródło: Peter Wibmer

Zakłady Tempo produkowały ten model do 1943 roku. Być może nie był udaną konstrukcją, ale na pewno jedna z najbardziej oryginalnych. Jego następcami zostały łaziki na bazie DKW, liczne konstrukcje Volkswagena – od Kubelwagena po Iltisa a dziś podobną rolę w niemieckiej armii pełni klasa G Mercedes-a, która, choć powstała głównie z myślą o armii, jest sprzedawana wielu cywilom. Bogatym cywilom, gdyż jej ceny w polskich salonach marki wahają się od 350 tys. do miliona zł.

Firma Tempo obok produkcji na rzecz armii wytwarzała również lekkie trójkołowce w różnych odmianach a nieco później bardzo dobre lekkie ciężarówki. Mniej znane, choć poszukiwane przez kolekcjonerów są modele osobowe tej marki. Firma nie dotrwała do czasów nam obecnych. W latach 1965-1970 właścicielem jej był, nieistniejący już, Hanomag a kolejne 7 lat Mercedes. W 1977 roku została zamknięta a jej kompetencje przejęła marka koncernu Daimler – Benz, czyli Unimog.

Visited 5 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: pojazdyterenowe, pojazdywojskowe, Tempo, Tempo1200, VidalandSons

Zobacz wpisy

Przykłady polityki CSR w przemyśle motoryzacyjnym →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Łódź

Teraz, 05 lipca, 10:00, Niedziela

14°C

13 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

Bardzo dobra

PM 2.5: 75%

PM 10: 25%

źródło: AIRLY

Dziś

19°C

Jutro

20°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
« cze						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Rzecz o słodkości zemsty

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (86) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (22) Formula1 (8) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mazda (6) Mercedes (30) mikrosamochód (7) Nissan (11) normy-spalin (7) Opel (9) Packard (6) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) v8 (9) v12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 4 962

Wszystkie wpisy: 662

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress